Deutscher Bundestag **Drucksache 16/4958**

16. Wahlperiode 30. 03. 2007

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Dr. Reinhard Loske, Winfried Hermann, Peter Hettlich, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Katrin Göring-Eckardt, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zum Tempolimit auf deutschen Autobahnen für besseren Klimaschutz und mehr Verkehrssicherheit

Das Thema Klimaschutz und Verkehr wird insbesondere seit der Veröffentlichung des IPPC-Berichtes vertieft in der Öffentlichkeit diskutiert. Von verschiedener Seite sind in den letzten Monaten Forderungen nach einem generellen Tempolimit auf Autobahnen geäußert worden. So z. B. vom Präsidenten des Umweltbundesamtes Andreas Troge, der Tempo 120 auf Autobahnen forderte. Jüngst hat sich auch der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit Sigmar Gabriel für ein Tempolimit ausgesprochen, während sein Amtskollege Wolfgang Tiefensee dagegen ist. Eine Mehrheit der Deutschen (55 Prozent) ist laut einer Emnid-Umfrage für die Einführung eines generellen Tempolimits auf Autobahnen. Ein Tempolimit hat auch Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. So fordert z. B. der Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD) in seinem „Masterplan Vision Zero – Null Verkehrstote" ein Tempolimit auf deutschen Autobahnen von 120 km/h.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. In welchem Staat außer Deutschland gibt es kein Tempolimit auf Autobahnen?
2. Gibt es Untersuchungen darüber, inwieweit die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h einen Einfluss auf das Geschwindigkeitsniveau auf deutschen Autobahnen hat, und wenn ja, welche sind dies?
3. Hält die Bundesregierung eine Harmonisierung der Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen in der Europäischen Union für sinnvoll, und wenn nein, warum nicht?
4. Welche Unterschiede gibt es beim Baustandard von Autobahnen in Deutschland zu Ländern wie Norwegen (Tempolimit 100 km/h), Schweden (Tempolimit 110 km/h) oder den Niederlanden und Belgien (Tempolimit 120 km/h), die aus Sicht der Bundesregierung rechtfertigen, dass auf deutschen Autobahnen kein generelles Tempolimit gilt, und welche Unterschiede sind dies?
5. Wie viele Kilometer Richtungsfahrbahn der deutschen Autobahnen sind ohne dauerhafte oder temporär gültige Geschwindigkeitsbegrenzung, und welchen Anteil an den rund 24 700 km Richtungsfahrbahnen (12 363 km Autobahnlänge mal Fahrbahnen in beide Richtungen) macht dies aus?

6. Welche Daten liegen der Bundesregierung über die Entwicklung des Geschwindigkeitsniveaus und zu einzelnen Geschwindigkeitsklassen auf deutschen Autobahnen bei freiem Verkehrsfluss vor?
7. Wie beurteilt die Bundesregierung die Argumente für die Einführung eines generellen Tempolomits auf Autobahnen durch den Sachverständigenrat für Umweltfragen in seinem Sondergutachten „Umwelt und Straßenverkehr“ vom Juni 2005?
8. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung von Martin Mönnighof von der Hochschule der Polizei in Münster, dass ein Tempolimit das Verkehrsklima in Deutschland spürbar verbessern würde und dass das größte Problem bei Rasern und Dränglern die großen Geschwindigkeitsdifferenzen seien, und wenn nein, warum nicht?
9. Wie beurteilt die Bundesregierung den Aufruf von 20 aktiven Professoren des Straßenverkehrswesens und die darin vorgebrachten Argumente für ein Tempolimit auf Autobahnen vom September 2004?
10. Wie beurteilt die Bundesregierung insbesondere die im Fazit dieses Aufrufs geäußerte These, dass ein allgemeines Tempolimit auf Bundesautobahnen bei einem zunehmenden Anteil älterer Autofahrer deren Teilnahme am Straßenverkehr unterstütze und so zur Mobilitätssicherung älterer Menschen beitrage?
11. Hält die Bundesregierung es für einen Wettbewerbsvorteil für deutsche Automobilhersteller in den USA, dass ihre Autos auf deutschen Autobahnen ohne Tempolimit fahren können, und welche Wettbewerbsnachteile haben japanische Hersteller wie Toyota in den USA dadurch, dass in Japan ein Tempolimit von 100 km/h auf Autobahnen gilt?
12. Hält die Bundesregierung es für notwendig, dass der Innovationsdruck für die Automobilindustrie von einem hohen Motorleistungsmaximum zu einer maximalen Effizienz im Verbrauch und minimalem Schadstoffausstoß umgelenkt wird, und wenn ja, wie will sie diesen Richtungswechsel auslösen?
13. Wie hoch ist der Anteil von Staus auf deutschen Autobahnen, der auf Unfälle infolge überhöhter Geschwindigkeit zurückgeht?
14. Wie lang ist der durchschnittliche Bremsweg von Tempo 200 auf 0 km/h im Vergleich zu einem Bremsweg von Tempo 120 auf 0 km/h?
15. Wie viel weniger Unfälle, weniger Schwerverletzte und weniger Verkehrstote gibt es durch die Einrichtung von Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf Autobahnabschnitten, und wie groß ist der jeweilige Effekt durch die spezifischen Maßnahmen?
16. Wie viel weniger Unfälle, weniger Schwerverletzte und weniger Verkehrstote würde es nach Prognosen der Bundesregierung geben, wenn ein generelles Tempolimit auf deutschen Autobahnen eingeführt würde?
17. Hält die Bundesregierung die Einführung eines generelles Tempolimit auf zweispurigen Autobahnen oder bei Regen für erforderlich, und wenn nein, warum nicht?
18. Um wie viel höher ist der Verbrauch eines Fahrzeugs durchschnittlich, wenn es mit Vollgas gefahren wird, gegenüber dem ECE-Testzyklus (ECE: Economic Commission for Europe) bei 120 km/h?
19. Welche Auswirkungen hat ein generelles Tempolimit auf den Verkehrsfluss auf Autobahnen nach Auffassung der Bundesregierung?
20. Um wie viel höher liegt der durchschnittliche Spritverbrauch in Stop-and-Go-Situationen gegenüber flüssigem Verkehr?

21. Wie viel CO_2 könnte – bezogen auf den Ausstoß von Pkw auf Autobahnen – durch ein Tempolimit von 120 km/h eingespart werden?
22. Wie hoch wäre dieser Anteil bezogen auf die gesamten CO_2-Emissionen des Pkw-Verkehrs?
23. Wie hoch wäre die absolute Menge an eingesparten CO_2-Emissionen in Tonnen, die durch ein Tempolimit von 120 km/h erzielt werden könnte?
24. Wie hoch wären die Kosten pro eingesparter Tonne CO_2 durch die Einführung eines generellen Tempolimits?
25. Welchen Einzelbeitrag in eingesparten Tonnen CO_2-Emissionen haben die bisher von der Bundesregierung laut Klimaschutzbericht ergriffenen Maßnahmen im Verkehr?
26. Plant die Bundesregierung andere Maßnahmen zur CO_2-Einsparung im Verkehr?
27. Welchen Beitrag in eingesparten Tonnen CO_2 bringen diese Maßnahmen jeweils, welche Kosten verursachen sie und wann würden sie voll wirksam werden?
28. Wie viele Verkehrsschilder könnten durch die Einführung eines generellen Tempolimits abgebaut werden?
29. Welche Auswirkungen hätte ein generelles Tempolimit von 120 km/h auf den Flächenverbrauch im Hinblick auf Neu- und Ausbaumaßnahmen?
30. Welche Kostensenkungseffekte ergeben sich nach Beurteilung der Bundesregierung durch ein Tempolimit beim Aus- und Neubau von Autobahnen?
31. Hält die Bundesregierung ein Tempolimit für leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen, die überdurchschnittlich zum Unfallgeschehen auf deutschen Autobahnen beitragen, für erforderlich, und wenn nein, warum nicht?
32. Warum gilt auf gut ausgebauten Bundesstraßen mit zwei Fahrspuren pro Fahrtrichtung, die dem Ausbaugrad von Autobahnen entsprechen, eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h?
33. Wie schnell könnte ein generelles Tempolimit auf deutschen Autobahnen umgesetzt werden?
34. Gibt es weitere Argumente, die aus Sicht der Bundesregierung dafür sprechen, anders als fast alle anderen Staaten dieser Welt, kein Tempolimit auf Autobahnen einzuführen, und wenn ja, welche?

Berlin, den 30. März 2007

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333